Document Released Under the Access to Information Act / Document divulgué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

Validé par la GCC	Type de navire	Catégorie de navire	Nom du bateau	État du navire	État du navire (Notes)	Lat (D.D)	Long (D.D)	Latitude (DMS)	Longitude (DMS)
		Embarcation commercial	Atlas Scow No.1	Épave	Ce chaland est construit en 1946 sous le nom de C.A.P. No. 1. En 1949, la compagnie Atlas Construction Ltd de Montréal décide d'en faire l'acquisition. L'année suivante, il est renommé Atlas Scow No. 1. Le 29 juillet 1962, le chaland de 60 pieds de long coule à Pointe-au-Père alors qu'il est toué. Ce n'est qu'en 1974 que l'épave est localisée et explorée par trois plongeurs. En 2008, Samuel Côté identifia l'épave du chaland Atlas Scow No. 1.			48 32' 39.7340"N	68 26' 44.7160"W
		Embarcation commercial	Bernier et Frères	Épave				48 45' 45.9800"N	67 59' 24.1800"W
		Embarcation commercial	Brier Mist	Épave	Construit en 1981 en Nouvelle-Écosse, le bateau de pêche Pussycat II est rebaptisé Brier Mist en 1985. En 1998, Bastien Lévesque acquiert le bateau de 43 pieds de long. Le 27 novembre 1998, le Brier Mist quitte Les Escoumins avec un chargement de pétoncles en direction de Rimouski. Il doit faire face à un fort vent lors de sa traversée. Le petit bateau de pêche commence à prendre l'eau et ses pompes ne suffisent plus à l'évacuer. Il sombre au large du Bic, emportant avec lui cinq marins de la Gaspésie, dont Bastien Lévesque. Le lendemain du naufrage, on repêche les corps de deux victimes à l'est de l'île Saint-Barnabé, en face de Rimouski. L'épave du Brier Mist a été repérée par le Service hydrographique du Canada en 2002			48 28' 12.0870"N	68 45' 24.1090"W
		Embarcation commercial	Canadian (SS Canadian)	Épave	Le bateau S.S. Canadian, en provenance de Liverpool, a coulé le 1er juin 1857 après s'être empalé sur la Roche à Veillon au large de Saint-Jean-Port-Joli. Il est un des premiers Transatlantique à voile et à vapeur. Il a pris plusieurs semaines à couler, donc les gens; 117 passagers de première classe et 250 immigrants ont pu être sauvés. Ils ont même eu le temps de sortir la marchandises, les meubles... Il a été vendu à un ferrailleur qui avait commencé à le remorquer, mais qui fut malheureusement pris dans une tempête et coula.			47 12' 10.1610"N	70 21' 16.6540"W
		Non déterminée	Carolus	Épave				48 45' 59.2000"N	68 11' 17.3200"W
		Embarcation commercial	City of Quebec	Épave	Le City of Quebec est un bâtiment construit en Écosse en 1863 et qui a coulé dans le fleuve sept ans plus tard, après une collision avec un autre navire. Peu de temps après sa construction, ce navire a participé à la guerre civile américaine du côté sudiste sous son nom original de Thistle pour briser le blocus que le «nord» imposait aux États sécessionnistes. Il fut toutefois capturé dès 1864 et éventuellement acheté par la marine marchande américaine et renommé USS Dumbarton. En 1868, un transporteur maritime canadien, la Quebec and Gulf Ports Steamship Company, en fait l'acquisition et le retape entièrement pour lui faire faire du transport de marchandises et de passagers entre Québec et les Maritimes. En mai 1870, cependant, à la suite d'erreurs de pilotage, le navire est embouti par un bateau beaucoup plus gros, le Germany, qui s'enfonça si loin dans la coque du City of Quebec qu'il le sectionna presque complètement. Deux personnes périrent dans l'accident.			48 00' 30.5200"N	69 31' 47.0500"W
		Non déterminée	Coudre de l'Île	Épave				48 25' 55.2600"N	69 12' 02.6700"W

Document Released Under the Access to Information Act / Document divulgué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

		Non déterminée	Donnacona No.1	Épave				47 18' 26.8225"N	70 17' 35.3432"W
		Embarcation commercial	Empress of Ireland	Épave	L'Empress of Ireland était un paquebot transatlantique de la Canadian Pacific Steamship Company lancé le 26 janvier 1906 et qui assurait la liaison régulière entre Québec et Liverpool, en Angleterre. Le 29 mai 1914, il fait naufrage dans l'estuaire du fleuve Saint-Laurent, près de Rimouski. Le Storstad, un charbonnier norvégien, entre en collision avec l'Empress. 1 012 victimes parmi les 1 477 personnes embarquées. Le navire coule en seulement 14 minutes. Des plongeurs localisent l'épave le 17 juillet 1964. L'épave de l'Empress of Ireland est classée bien historique et archéologique le 15 avril 1999.			48 37' 20.1482"N	68 24' 22.7426"W
	Nav./ pêche	Embarcation commercial	Fredericke C-II	Épave	Bâti en 2001 par Gerald Duguay's Fibre de verre Boat Builders Ltd., à Cap-Pelé au Nouveau-Brunswick, pour le pêcheur Régis Chouinard, le bateau de pêche Frederike. C-2 mesure 42 pieds de long. Ce dernier a ensuite vendu le bateau de pêche à la Première Nation Malécite de Viger. Le 28 avril 2015, vers 2 h 30, un incendie s'est déclaré dans le compartiment moteur du Frederike. C-2 peu après son départ de Rimouski. Le capitaine et les trois membres d'équipage qui se trouvaient à bord ont abandonné le bateau au moyen d'un radeau de sauvetage et ont été secourus par le bateau de pêche Marie-Karine D. Le Frederike. C-2 a brûlé jusqu'à la ligne de flottaison et a coulé au large de Rimouski. L'incident n'a fait aucun blessé. L'épave du Frederike. C-2 a été sondée par le navire Frederick G. Creed du Service hydrographique du Canada le 18 mai 2015			48 28' 46.3370"N	68 36' 50.0400"W
		Embarcation commercial	HMCS Chedabucto	Épave	Le 21 octobre 1943, le navire canadien HMCS Chedabucto est mandaté pour escorter le navire Lord Kelvin et est attendu à un point de rencontre. Une erreur de jugement provoque une collision entre l'HMCS Chedabucto et le Lord Kelvin. Ce premier coule dans la baie de Saint-Simon, dans le Bas-Saint-Laurent. Peu expérimentés, certains marins commettent des gestes qui entraînent des erreurs de pilotage et la mort d'un membre d'équipage de l'HMCS Chedabucto. Le navire HMCS Chedabucto a été directement impliqué dans la bataille du Saint-Laurent en escortant des navires marchands. Son équipage a été témoin de torpillages et participa à des opérations de sauvetage.			48 13' 37.0600"N	69 05' 07.9000"W
	Autre	Non déterminée	HMCS Chedabucto	Épave	Démineur militaire.			48 13' 37.0600"N	69 05' 07.9200"W
		Non déterminée	Hugh Jones	Épave				47 35' 13.4000"N	70 09' 49.8500"W
		Embarcation commercial	J.J. Buckler (ex-Outarde)	Épave				48 00' 02.8700"N	69 38' 35.4600"W
		Embarcation commercial	Lady Era	Épave	Le Lady Era, un minéralier grec, date de 1948 et présente plusieurs importantes défaillances le jour de son échouement et est échouée sur un haut fond près de la ville de Port-Cartier depuis le 1er décembre 1977 lors d'une tempête. Vers 17h, la mer devient particulièrement houleuse. Le commandant du Lady Era fait lever l'ancre pour se diriger vers le large. Mais le bateau a vidé ses ballast et son hélice, non complètement immergée, ne lui confère pas une puissance maximale. Vers 20h, un terrible choc secoue l'équipage du Lady Era lorsque l'arrière du navire s'échoue sur un haut-fond.			50 00' 54.0000"N	66 50' 37.0000"W
		Non déterminée	Leecliffe Hall	Épave				47 28' 34.1400"N	70 12' 37.8600"W

s.19(1)

Document Released Under the Access to Information Act / Document divulgué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

		Embarcation commercial	Lina Gagné	Épave	Dans la nuit du 11 au 12 juin 1938, le navire anglais Manchester Regiment entre en collision avec la Lina Gagné au large de Saint-Siméon en raison d'une épaisse brume. Aucun décès. La proue de la Lina Gagné est arrachée lors de la collision, mais sa poupe continue à flotter. Le Bernier, navire du gouvernement, reçoit l'ordre de remorquer l'épave jusqu'à Rimouski, mais la goélette sombre au large de Rimouski pendant l'opération de remorquage. L'épave est découverte par Samuel Côté avec la participation du CIDCO en 2013. (18,4 x 7,7 x 1,1) m.			48 27' 13.2000"N	68 39' 13.2000"W
		Embarcation commercial	Metridia	Épave	Construit pour la compagnie Anticosti Shipping Co., le remorqueur en acier George M. Mckee est achevé en 1928 au chantier naval Davie de Lauzon. Acheté par les Chantiers Manseau Limited (qui deviennent Marine Industries Limited en 1937) en 1933, il est longtemps utilisé pour briser la glace, de l'embouchure de la rivière Richelieu jusqu'aux chantiers. Durant sa carrière, le George M. Mckee remorque des navires et des bâtiments, renfloue des bateaux échoués et participe à des opérations de recherche et sauvetage. En 1970, le remorqueur de 100 pieds de long est vendu à une société de plongée (International Diving Center Inc.) et rebaptisé Metridia. En 1976, il passe aux mains de la compagnie Navires Océanographiques Inc. de Rimouski. Deux ans plus tard, ses propriétaires commencent son démantèlement, car il est devenu désuet. Malgré l'état pitoyable du Metridia, [redacted] décide d'acquérir le remorqueur. Ce dernier tente en vain de le remettre en état de navigabilité. Finalement, les autorités du port de Rimouski exigent l'enlèvement de l'épave. En 1984, il s'échoue sur la rive nord de l'île Saint-Barnabé pendant son remorquage. Abandonnée sur place par son propriétaire, sa coque est vandalisée et partiellement démantelée. Exposée aux intempéries, elle se brisera progressivement.			48 28' 53.0000"N	68 33' 18.0000"W
		Embarcation commercial	Montmagny	Épave	Mis en service en 1909, le GCC Montmagny était utilisé par le ministère de la Marine et des Pêcheries pour ravitailler les phares de l'estuaire du Saint-Laurent et pour procéder à la mise à l'eau et au retrait des bouées de navigation. En mai 1912, le Montmagny fait partie des quatre navires envoyés par le gouvernement canadien pour récupérer les corps des victimes du naufrage du Titanic. Alors qu'il s'en va en mission d'approvisionnement et conduire les familles de deux gardiens de phare, il est éperonné par le Lingan un navire charbonnier, en face de Montmagny. Il coule à pic en cinq minutes. Tous les membres des deux familles périssent, soit les mères des deux familles, leurs 11 enfants, et un membre d'équipage, qui a vainement tenté de rescaper deux fillettes qui avaient réussi à s'extraire de leur chambre. Le reste des 45 membres d'équipage va s'en tirer. Une commission d'enquête va déterminer que la responsabilité de l'accident revient au pilote et au premier officier du Lingan. Même si le capitaine du Montmagny et ses hommes ne sont pas désignés comme étant les responsables de la collision, la commission d'enquête critique sévèrement leur conduite lors de l'évacuation du ravitailleur, estimant que l'équipage a abandonné les passagers à leur sort tragique. Ce reproche ne passe pas inaperçu aux yeux du ministère de la Marine et des Pêcheries puisque des directives sont transmises à l'agence de Québec afi¬n d'empêcher l'affectation des survivants sur d'autres bâtiments. C'est le 2 novembre 2010 que les sondes du Guillemot vont détecter le Montmagny.			47 04' 37.2300"N	70 29' 55.6000"W

Document Released Under the Access to Information Act / Document divulgué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

		Embarcation commercial	Nipigon	Épave	À 7 km du rivage en face de Ste-luce-Sur-Mer, près de Rimouski, l'ancien HCMS Nipigon est l'épave d'un navire de guerre de la Marine Canadienne. Il a été coulé volontairement le 26 juillet 2003 par la R.A.E.Q., la Société des Récfis Artificiels de l'Estuaire du Québec, dans le but d'en faire un site de plongée. Ce navire, qui fait 366 pieds de long par 42 pieds de large, a été coulé dans 110 pieds d'eau. Peu de temps après la deuxième guerre mondiale, le gouvernement canadien décide de renouveler sa flotte vieillissante de navires de guerre. 20 destroyers de classe St-Laurent seront conçus et fabriqués dans les chantiers maritime canadiens, entre 1955 et 1964. Le dernier de cette série, le HMCS (Her Majesty Canadian Ship) Nipigon, a été commissionnée le 30 mai 1964, après sa fabrication à Sorel. Il a servi essentiellement d'escorte anti-sous-marin. Durant ses 5 dernières années, il a servi de bateau d'essai pour un nouveau projet de sonar de la Marine canadienne. Le Nipigon a été retiré de la flotte le 3 juillet 1998, après 34 ans de service. Le Nipigon est sorti de sa courte retraite au début de septembre 1998 afin de participer aux recherches lors de l'accident d'avion de la Swissair (vol 111) au large de Peggy's Cove en Nouvelle-Écosse le 2 septembre 1998.			48 36' 29.9005"N	68 25' 45.2275"W
		Embarcation commercial	Roland Desgagnés	Épave	Le 26 mai 1982, en fin de soirée, le Roland Desgagnés tente d'accoster au quai de Pointe au Pic pour transiter des passagers. Il était allé chercher une cargaison en Nouvelle-Écosse et revenait à Montréal. Lorsque le capitaine a tenté de contourner une bouée, le vent et les courants ont poussé le navire vers la côte. Le bateau s'est échoué et l'équipage a tenté de pomper l'eau qui s'accumulait dans les cales. Le bateau s'est échoué à marée basse et lorsqu'elle a monté, le bateau a dérivé et a coulé le 27 mai. Le Voyageur D (es-North Voyageur), qui a sombré en 1972, et le Roland Desgagnés, qui a coulé en 1982, ont eu la même cloche et ont sombré à moins de 2 km l'un de l'autre, les deux au large de Saint-Irénée. La cloche du North Voyageur avait été sauvée et réinstallée sur le Roland Desgagnés.			47 36' 01.9228"N	70 09' 16.8080"W
		Embarcation commercial	Scotsman	Épave	Construit en 1834, le brick Scotsman mesure 83 pieds de long. Bâti par John Duncanson, en Écosse, une figure de proue représentant le buste d'un homme orne sa proue. Au cours de sa carrière, il a accosté dans plusieurs ports, dont ceux de New York, Rio de Janeiro, Glasgow, Liverpool, Montréal, et le quartier de Leith, le port de la ville écossaise d'Édimbourg. Le 20 novembre 1846, en provenance de Montréal à destination de Liverpool avec une cargaison générale, le Scotsman est assailli par une tempête. Il heurte des rochers situés près de l'île du Bic, puis dérive avant de sombrer. Un seul des neuf membres d'équipage survit. Ce dernier réussit à gagner l'île Saint-Barnabé et est rescapé par des habitants de Rimouski le lendemain matin. En 2002, le Service hydrographique du Canada localisa une épave située au large du Bic et l'associa au naufrage de la goélette Lina Gagné. Quelques années plus tard, Samuel Côté s'intéresse à cette épave. Il conclut qu'elle n'était pas celle de la Lina Gagné. La découverte de l'épave de la Lina Gagné par Samuel au large de Rimouski en 2013 est venue confirmer son hypothèse. Après plusieurs années d'enquête, Samuel est parvenu à identifier l'épave du Scotsman en 2015.			48 26' 44.6000"N	68 49' 42.1700"W
		Non déterminée	SS Havorn	Épave				47 26' 06.3900"N	70 24' 50.5500"W
		Embarcation commercial	Tritonica	Épave	Le Tritonica est le premier cargo de minerai à emprunter la voie maritime du Saint-Laurent. Il a été conçu en 1956. Le 20 juillet 1963, au large de Saint-Joseph-de-la-Rive dans Charlevoix, il y a eu une collision entre le Tritonica et le Roonagh Head. Dans une nuit de brume opaque, 33 marins, majoritairement de nationalité chinoise, ont péri après Une quinzaine de marins du Tritonica auront la vie sauve.			47 18' 15.2700"N	70 30' 41.9000"W

Document Released Under the Access to Information Act / Document divulgué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

		Embarcation commercial	Viking	Épave	Parti de Liverpool à destination de Montréal, le Viking s'échoue sur un banc de sable à Matane, le 11 mai 1874. Avec la marée montante, le navire se dégager par lui-même. Le bateau poursuit sa route, mais comme sa coque est sévèrement endommagée lors de son échouement, il sombre au large de Sainte-Flavie le lendemain. L'épave est une première fois localisée en 1967 et est redécouverte par Samuel Côté, avec le CIDCO, en 2014.			48 38' 45.9460"N	68 09' 43.2014"W
		Embarcation commercial	Voyageur D.	Épave	Voyageur D (ex-North Voyageur), cargo qui fit naufrage à Saint-Irénée en 1972, pendant l'hiver. Après avoir essuyé une lourde tempête, le bateau, propriété de la compagnie Rail & Water Terminal, avait été fortement alourdi par la glace et la neige qui le recouvraient. Il avait par la suite été libéré de sa cargaison (lingots d'aluminium) puis dynamité quelques mois plus tard. Long de 55 m (182 pi), le caboteur avait été bâti en 1958 dans les chantiers de la Davie, à Lévis. Le North Voyageur, qui a sombré en 1972, et le Roland Desgagnés, qui a coulé en 1982, ont eu la même cloche et ont sombré à moins de 2 km l'un de l'autre, les deux au large de Saint-Irénée. La cloche du North Voyageur avait été sauvée et réinstallée sur le Roland Desgagnés.			47 33' 33.1027"N	70 11' 56.3730"W
		Embarcation commercial	Vulcano	Épave	Construit en 1913 par Cantieri Navali Riuniti, le Vulcano mesure 380 pieds de long. Propriété de la compagnie Navigazione Generale Italiana, il assure la liaison entre différentes villes italiennes, Liverpool et New York. En 1927, il est vendu à la Societa Anonima Industria Armamento. Parti de Montréal, le Vulcano navigue à destination du Royaume-Uni, au moment de la collision. C'est peu avant midi, le 18 octobre 1927, qu'il est éperonné par l'Union, au large de Sainte-Luce. Comme le Vulcano est trop endommagé pour poursuivre sa route, le capitaine décide de rebrousser chemin, malgré un brouillard dense. espérant que son navire pourra atteindre une cale sèche à Québec pour être réparé. Vers 15 heures, le Vulcano sombre au large de Rimouski. L'équipage réussit à descendre des chaloupes de sauvetage à la mer. Le mauvais temps oblige les rescapés à ramer pendant près de quatre heures avant de gagner le quai de Rimouski. À la suite du naufrage, les autorités tentent de retrouver l'épave, mais sans succès. En 2004, le Service hydrographique du Canada repéra l'épave du Vulcano.			48 35' 02.3305"N	68 36' 28.9152"W
		Non déterminée		Épave				48 35' 01.1504"N	68 36' 29.2381"W
		Non déterminée		Épave				48 38' 23.3207"N	68 35' 16.9926"W
		Non déterminée		Épave				50 00' 56.6006"N	66 50' 35.5978"W
		Non déterminée		Épave				50 00' 54.9050"N	66 50' 36.0445"W
		Non déterminée		Épave				50 00' 54.6199"N	66 50' 35.3393"W
		Non déterminée		Épave				47 51' 03.0100"N	69 34' 28.0495"W

Document Released Under the Access to Information Act / Document divulgué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

		Non déterminée		Épave				47 33' 31.8000"N	70 11' 57.5000"W
		Non déterminée		Épave				47 25' 59.0000"N	70 29' 33.0000"W
		Non déterminée		Épave				48 20' 45.0000"N	69 23' 24.0000"W
		Non déterminée		Épave				48 04' 17.0000"N	65 37' 11.0000"W
		Non déterminée		Épave				49 00' 13.0000"N	66 58' 39.0000"W
		Non déterminée		Épave				49 06' 04.0000"N	66 41' 16.0000"W
		Non déterminée		Épave				47 22' 49.2400"N	70 18' 50.4700"W
		Non déterminée		Épave				47 28' 34.2600"N	70 12' 38.0900"W
		Non déterminée		Épave				48 10' 52.9600"N	69 29' 41.1200"W
		Non déterminée		Épave				48 23' 55.4300"N	69 03' 06.3000"W
		Non déterminée		Épave				48 49' 00.3000"N	67 54' 23.6500"W
		Non déterminée		Épave				47 56' 09.1700"N	69 34' 46.4100"W
		Non déterminée		Épave				48 08' 21.0000"N	69 42' 49.2000"W
		Non déterminée		Épave				48 08' 21.0000"N	69 42' 49.2000"W
		Non déterminée		Épave				47 22' 49.2600"N	70 18' 50.7400"W
		Non déterminée		Épave				49 50' 01.3300"N	67 00' 43.7200"W
		Non déterminée		Épave				49 50' 01.4000"N	67 00' 43.6000"W